Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016 Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2043

Vragen van de leden **Cegerek**, **Hoogland** en **Jan Vos** (allen PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Luchtkwaliteit in gevaar door 130 kilometer per uur»* (ingezonden 10 februari 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 25 maart 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1726.

Vraag 1
Kent u het bericht «Luchtkwaliteit in gevaar door 130 kilometer per uur»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2, 3 en 4
Was u toen u het besluit nam om op meerdere snelwegen de maximumsnelheid naar 130 kilometer per uur te verhogen op de hoogte van de kritiek van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) ten aanzien van de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit? Zo ja, wat heeft u met die kritiek gedaan? Zo nee, onderneemt u alsnog acties vanwege de kritiek?
Bent u bereid met zowel het RIVM als de TNO in gesprek te gaan om tot eenduidig oordeel te komen over de gevolgen van de snelheidsverhoging voor de luchtkwaliteit? Zo nee, waarom niet?
Wat verklaart het verschil in opvatting tussen het ingenieursbureau Tauw en het RIVM over het voldoen aan de norm voor stikstofdioxide (NO_2)? Hoe kan het dat Tauw tot een andere conclusie komt dan het RIVM, terwijl Tauw zich op de modellen van het RIVM baseert?

Antwoord 2, 3 en 4
Vanuit mijn Ministerie is er vanuit de bestaande taakverdeling regelmatig contact met zowel het RIVM als TNO. Een specifieke reactie van het RIVM op de ontwerp verkeersbesluiten in de periode tot het definitieve besluit is niet ter sprake gekomen.

[1] Volkskrant, 5 februari 2016.

ah-tk-20152016-2043
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

In de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (RbL2007) is vastgelegd hoe de luchtkwaliteit te meten, berekenen en beoordelen. De Rbl2007 is in overeenstemming met de toepasselijke Europese regelgeving op dit gebied. Het RIVM beheert en valideert het luchtmodel, maakt en onderhoudt de Rekentool alsmede de Monitoringstool die gebruikt worden voor het NSL en waarborgt dat deze voldoen aan de RbL2007. Ingenieursbureau Tauw heeft in opdracht van RWS van deze instrumenten gebruik gemaakt. De gevolgde methodiek inclusief de bijbehorende onzekerheidsmarges is een door de Raad van State geaccepteerde werkwijze.
Bij onderzoek naar de verwachte luchtkwaliteit in de toekomst moet gebruik worden gemaakt van modellen. In het artikel wordt gewezen op bepaalde generieke onzekerheden die inherent zijn aan het gebruik van modellen.
De berekende concentraties in de 130 km/h-onderzoeken zijn zodanig dat ook rekening houdend met bovengenoemde onzekerheden er een beheersbaar risico is op een eventuele overschrijding.
In de jaarlijkse NSL-monitor wordt getoetst of de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overschreden. Met deze jaarlijkse monitoring wordt een vinger aan de pols gehouden zodat, indien noodzakelijk, tijdig maatregelen genomen kunnen worden.

Vraag 5
Waardoor worden de onzekerheden in de data waarmee het RIVM moet rekenen veroorzaakt? Is het waar dat slechts één van de meetpunten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit zich bevindt bij een traject waarvoor nu de snelheid wordt verhoogd? Houdt dit enig verband met de onzekerheden waarover het RIVM spreekt?

Antwoord 5
De onzekerheden bevinden zich in de invoergegevens, zoals de uitstoot van het verkeer en de achtergrondconcentraties (bijdrage van alle andere bronnen). In de RBL 2007 is voorgeschreven welke invoergegevens gebruikt moeten worden bij de beoordeling van de luchtkwaliteit. Deze invoergegevens worden jaarlijks met de nieuwste inzichten geactualiseerd door RIVM en TNO. Hiermee wordt gezorgd voor uniformiteit in de wijze van luchtonderzoek en geborgd dat iedereen rekent met actuele en goed onderbouwde data.
De locatie of het aantal meetstations bij trajecten waar de snelheid wordt verhoogd, houdt geen verband met de onzekerheden waarover het RIVM spreekt. De toegepaste rekenmodellen voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn gevalideerd voor wegen, waaronder snelwegtrajecten, en de effecten van de geldende maximumsnelheden zijn meegenomen in de berekende emissies.

Vraag 6
In hoeverre is bij de verhoging van de maximumsnelheid uitgegaan van een lagere uitstoot van dieselauto's? Is er inderdaad, zoals de TNO beweert, sprake van een «risico voor de toekomst»? Hoe verhoudt zich dit tot uw eerdere stelling dat bij besluiten over maximumsnelheden altijd praktijkmetingen worden gebruikt, en niet de theoretische laboratoriumtests?

Antwoord 6
Om de effecten op luchtkwaliteit ten gevolge van de snelheidsverhoging inzichtelijk te maken is uitgegaan van wettelijk voorgeschreven emissiefactoren die zijn opgesteld door TNO. Deze emissiefactoren worden afgeleid van emissiemetingen onder praktijkomstandigheden bij verschillende snelheden, ook op wegen met een snelheidslimiet van 130 km/h. Voor voertuigtypes waarvan nog geen praktijkemissies gemeten kunnen worden, wordt door TNO een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de emissies in de praktijk.
Ondanks de tegenvallende praktijkemissies voor dieselvoertuigen is er al jaren lang sprake van een autonome verschoning van het totale wagenpark als geheel en is de huidige verwachting dat deze zich blijft voortzetten. In opdracht van mijn ministerie actualiseert TNO jaarlijks de emissiefactoren voor het wegverkeer. Daarbij worden de nieuwste inzichten en resultaten van praktijkmetingen meegenomen. In de NSL monitoring en bij luchtonderzoeken voor verkeersbesluiten en projecten wordt gerekend met de meest recente emissiefactoren. Dit waarborgt dat de effecten van eventuele

toekomstige tegenvallers vroegtijdig zichtbaar worden en waar nodig maatregelen kunnen worden getroffen in het kader van het NSL.

Vraag 7
In hoeverre is gebruik gemaakt van modellen waarin prognoses zijn verwerkt over hoeveel verkeer er na 2015 zal rijden? Is het waar dat in de modellen geen rekening is gehouden met economische groei (en de daarmee gepaard gaande files en hogere uitstoot)? Zo ja, waarom niet?

Antwoord 7
Nee, om de effecten van de snelheidsverhoging te berekenen is de omvang van het verkeer voor 2016 bepaald door het verkeer op het betreffende wegvak in 2014 te verhogen met de KIM trendprognose met daarbovenop een extra opslag als zekerheidsmarge. Deze trendprognose van het KIM gaat uit van economische groei en daarmee een groei van het verkeer op de Rijkswegen van 9,6% in de periode 2015–2020. De extra verkeersgroei (extra opslag) bedraagt 0,5% per jaar.

Vraag 8
In hoeverre is de brandstofprijs verdisconteerd in de berekeningen? Zijn er, gezien de historische lage prijs voor olie, risico's dat als gevolg hiervan de normen voor luchtkwaliteit toch overschreden worden?

Antwoord 8
In de trendprognose zijn geen expliciete veranderingen in de brandstofprijzen verdisconteerd. Hierdoor zal de omvang van het verkeer iets toenemen. Het risico op normoverschrijding van de luchtkwaliteit acht ik beheersbaar omdat er een extra opslag op de verkeersprognose wordt gehanteerd en ook daarmee alle berekende waarden nog steeds meer dan 2 g/m^3onder de wettelijke norm liggen.

Vraag 9
Is er op enigerlei wijze rekening gehouden met het door de TNO benoemde effect dat als gevolg van de langere trajecten waar 130 kilometer per uur mag worden gereden, automobilisten nu over dat hele traject harder gaan rijden, waar zij tot voorheen er vaak voor kozen de snelheid niet aan te passen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9
Uit de experimenten, voorafgaand aan de landelijke invoering van 130 km/h, blijkt dat een verhoging van de maximumsnelheid van 120 km/h naar 130 km/h resulteert in een stijging van de gemiddeld rijsnelheid van 2–3 km/h. Deze waarde is in overeenstemming met internationale waarnemingen van effecten van snelheidsverhoging. Steekproefmetingen van Rijkswaterstaat sinds de landelijke introductie van 130 km/h wijzen uit dat er geen sprake is van een verdere stijging van de gemiddelde snelheid dan gemeten bij de experimenten.
Daarnaast worden de emissiefactoren voor het verkeer bij 130 km/h vastgesteld met behulp van praktijkmetingen van TNO op basis van ritprofielen waarmee geborgd is dat veranderingen in verkeersgedrag worden meegenomen in de berekende emissies.

Vraag 10
Op welke wijze vindt de jaarlijkse monitoring plaats? Zijn het RIVM en de TNO bij deze monitoring betrokken? Hoeveel meetpunten bevinden zich langs de trajecten waar de snelheid nu verhoogd wordt? Acht u dit aantal afdoende voor een goede monitoring?

Antwoord 10
In 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet. In dit programma werken de rijksoverheid en de decentrale overheden samen om de luchtkwaliteit te verbeteren zodat Nederland overal tijdig aan de grenswaarden voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) voldoet. In 2014 is het NSL verlengd tot en met 31 december 2016. De monitoring van het NSL wordt uitgevoerd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en Kenniscentrum InfoMil. Centraal

onderdeel van de monitoring is een rekeninstrument waarvoor de verantwoordelijke overheden de invoergegevens aanleveren. Het RIVM voegt de daaruit voortvloeiende rekenresultaten samen in de NSL monitoring rapportage. Kenniscentrum InfoMil brengt de voortgang van maatregelen en projecten van de lokale overheden in beeld.
De monitoring van het NSL vindt jaarlijks plaats. De prognoses kunnen per jaar verschillen door de voortgang van maatregelen en wijzigingen in de generieke gegevens, lokale gegevens en de locaties van de rekenpunten.
Er is 1 meetpunt direct langs een snelwegtraject (Breukelen) waar de maximumsnelheid (»s avonds en 's nachts) 130 km/h bedraagt. Het RIVM geeft aan dat voor de schatting van de generieke onzekerheden in luchtkwaliteitsberekeningen het niet wezenlijk uitmaakt dat er maar één meetpunt direct langs een 130 km/h weg is en dat het systeem van modelberekeningen en metingen een goed gedetailleerd inzicht in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit geeft. Ik heb vertrouwen in de methodiek van het RIVM en wil ook niet treden in het werk van het RIVM, als onafhankelijk wetenschappelijk instituut.

Vraag 11
In december 2015 besloot u mede vanwege ingediende zienswijzen af te zien van verhoging van de snelheid op de A20 tussen Rotterdam en Moordrecht; hebben zienswijzen die zijn ingediend voor andere trajecten nog invloed gehad op uw besluit om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 kilometer per uur? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11
De zienswijzen die zijn ingediend op de meest recente verhogingen van februari 2016 zijn door mij beoordeeld. In een aantal gevallen heeft dit geleid tot kleine aanpassingen van de afbakening (het begin of einde) van de trajecten om deze goed aan te laten sluiten bij aangrenzende trajecten. In het geval van de A27 bij Oosterhout heeft dit geresulteerd in een lokale continuering van de bestaande 120 km/h over een lengte van 3 km vanwege verkeersveiligheidsoverwegingen.
Voor andere trajecten bestaat geen aanleiding om af te zien van snelheidsverhoging omdat wordt voldaan aan de randvoorwaarden van veiligheid, natuur en milieu.